

LEOPOLDO CONFORTI

(responsabile delle Strategie aeroportuali e sviluppo dell'Alitalia - Roma)

LA LIBERALIZZAZIONE RICHIESTA DALLE COMPAGNIE AEREE E DAGLI UTENTI.

Prendo spunto dall'essere l'ultimo ad intervenire per cercare un'impostazione utile ad un inquadramento più generale della problematica e delle prospettive oggetto di questo incontro.

Sin dalla metà degli anni Ottanta, gli operatori avevano consolidato una valutazione dell'assetto regolamentare degli aeroporti italiani che portava ad una sua connotazione di vetustà, di frammentazione, quasi di un sistema anacronistico, incapace di seguire lo sviluppo del trasporto aereo in Italia e, significativamente, in Europa. Certamente vi erano state anche cose positive. Non ci si dimentichi che un sistema che aveva come base il codice della navigazione del 1942 ed un regolamento ancora precedente, ma che sostanzialmente si incentrava sulle leggi di concessione degli anni Sessanta e Settanta e sulle leggi tariffarie coeve, aveva in qualche modo determinato l'impresa aeroportuale, sicuramente con delle forzature, con degli aspetti pubblicitari estremamente pregnanti, però avviando un fenomeno che altri stavano sviluppando e che hanno finito, poi, per sviluppare.

Tutti sanno che, su alcuni aspetti fondamentali di questo assetto che le leggi di concessione degli anni Sessanta e Settanta stavano delineando, l'Alitalia ha avuto una posizione fortemente critica - lo ricordava prima il professor Romanelli - che si è espressa con argomentazioni, obiettivi e prospettive degni di quel tempo, ma che, se oggi vedessimo in maniera più aperta, giudicheremmo in maniera diversa da quella che la suprema giurisprudenza ritenne allora di consolidare. Quindi, abbiamo

una sorta di “primogenitura” nel parlare di questo tema, primogenitura antica che nasceva, riteniamo, su basi un po’ più organiche.

Allora, vediamo come si sono sviluppate alla fine le cose. Il dottor Segala ricordava l’intervento dell’Antitrust che anch’io auspicavo, ma con un orientamento più diretto ai poteri di studio e di proposizione, che la legge n. 287 riconosceva alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e, quindi, suo tramite, alle forze parlamentari, di nuova regolamentazione dei settori, di introduzione del concetto di concorrenza in mercati protetti e di evoluzione più generale del concetto stesso. L’Antitrust, invece, ha centrato di più la sua attività sotto la forma del *casus*, svolgendo lo stesso e arrivando, poi, a delle determinazioni. E’ un sistema che certamente ha evidenziato la problematica, ma che non l’ha risolta, perché essa è rimasta tale; quindi, con grandissimo favore abbiamo visto la relazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri sulla concorrenza e la regolamentazione dei servizi di pubblica utilità che l’Antitrust ha adesso licenziato e che rappresenta il primo approccio sistematico ad affrontare un tema complesso che in modo più generale riguarda tutti i servizi di pubblica utilità, ma che comprende anche i servizi aeroportuali e di trasporto aereo. Riteniamo, appunto, che sia questo il giusto approccio, perché occorre costruire e non limitarsi solamente a censurare; la censura non determina una modificazione delle situazioni e, a volte, aggiunge, addirittura, frammentazione e incertezza di assetti tra gli operatori. Noi siamo favorevoli alla pazienza di chi intende costruire un sistema che sia in grado di dare agli operatori tutti quelle caratteristiche competitive che servono per stare nei grandi mercati, segnatamente in quello dell’Unione Europea.

Riteniamo che la regolamentazione debba intervenire, e nei tempi più brevi. Abbiamo ormai molteplici indicazioni sia dall’Unione che dalla stessa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, alcuni capisaldi che vorrei indicare.

Il primo è la riduzione della presenza, diretta ed indiretta, dello Stato o, più specificatamente, del “pubblico” (es. Enti

pubblici locali) nelle gestioni aeroportuali, con il tema molto importante della privatizzazione, che è la ricerca, in fin dei conti, di ambiti e di contesti più efficienti ed imprenditoriali. E' la conferma di chi aveva già adottato la formula della società per azioni per organizzare l'impresa aeroportuale, tant'è che tra gli interventi collegati alla legge finanziaria per l'anno in corso è stato richiesto che questa formula organizzativa venga estesa a tutte le gestioni aeroportuali e che queste perdano quella frammentazione di connotazione che in Italia si è verificata, divise come sono tra "gestioni totali", "gestioni parziali", "gestioni precarie", ecc., per godere di una uguale indicazione. Quindi, riduzione della presenza dello Stato, che la stessa Autorità Garante in questo suo documento richiede, sia diretta che indiretta: in questo settore, peraltro, siamo avvantaggiati con riguardo alla presenza delle partecipazioni statali, poiché essa è molto mediata, ma certamente è positivo rivolgersi ad un obiettivo del genere.

L'iniziativa della privatizzazione va, però, assunta in un contesto ben definito, dove occorre chiaramente individuare le componenti dell'attività aeroportuale. Come si diceva poc'anzi, certe attività aeroportuali sono quelle proprie di un "monopolista naturale": l'infrastruttura aeroportuale è una e al servizio, normalmente, di un bacino di traffico ben delineato. C'è una connotazione importante, che la stessa Autorità Garante riconosce, ed è quella di una attività che si distingue per elevatissimi investimenti irrecuperabili: è un dato importante per comprendere poi, con riferimento ai "diritti", la relazione esistente tra l'infrastruttura ed il suo costo, sia di realizzazione che di gestione, ed il costo di utilizzazione della stessa per gli operatori.

Vi è poi l'aspetto dei servizi aeroportuali. Per parte nostra, abbiamo sempre ritenuto che questi non potessero avere quella connotazione di interesse pubblico generale tale da giustificare l'assegnazione in riserva di monopolio al gestore aeroportuale. Lo crediamo ancor di più adesso e pensiamo che l'apertura al mercato sia la vera risposta alla domanda di ricerca di qualità e di competitività nei costi, e quindi di trattamenti economici in questo tipo di servizio. Ogni altra cosa è "artificiale" e strumen-

tale e qui mi riferisco a quanto si diceva prima sugli sconti e sulle percentuali di sconto. La parcellizzazione dei servizi aeroportuali è così elevata, frastagliata e diversa da aeroporto ad aeroporto, da vettore a vettore, che valutarne con obiettività assoluta il peso di ciascun servizio è impresa improba. Aggiungo che è impresa inutile, perché se siamo per l'apertura al mercato è solo questa, cioè la competizione tra più operatori su questo tipo di mercato, che può garantire l'individuazione di una qualità richiesta e quella di un prezzo giusto.

L'indirizzo che la stessa Antitrust vuole e che ha richiesto sia introdotto, attraverso una fase transitoria ma con la massima sollecitudine, deve tuttavia tenere conto, come è avvenuto nel caso di "Aeroporti di Roma", delle limitazioni infrastrutturali, che certi aeroporti presentano per via del loro sviluppo, e delle situazioni particolari. E' un qualcosa verso cui ormai ci si orienta, ma verso cui ci si deve muovere in maniera determinata e regolamentata. Quest'ultimo aspetto è molto importante. Ricordava l'ingegner Raimondi la legge n. 755, che ha sancito l'istituzione di "Aeroporti di Roma": ho sempre sostenuto che la liberalizzazione dei servizi aeroportuali non vuol dire ricreare un assetto *ante* 755, quando l'aeroporto era una specie di *casbah*, ma mantenere al gestore aeroportuale un ruolo di coordinamento, di presidio della qualità e dello svolgimento del servizio, nonché della sicurezza che gli operatori devono garantire in aeroporto. Allora, quando si vogliono evidenziare le varie situazioni che lo svolgimento dei servizi in un regime liberalizzato potrà imporre, dovremo stare attenti a non chiedere cose che si avvicinano più all'arbitrio che alla ricerca della competizione, della concorrenza. Certamente, pretendiamo quello che allora aveva indicato la Comunità Europea: l'alternativa nell'offerta di servizi. Indicazione, questa, che proveniva da un progetto di un Regolamento che, poi, è venuto meno con il "terzo pacchetto" di liberalizzazione e che, peraltro, dichiarava esente dalle regole della concorrenza il settore dei servizi aeroportuali. Noi vogliamo che questo settore resti all'interno delle regole della concorrenza, e che almeno l'alternativa di offerta possa essere garanti-

ta. Le specificità, poi, dipenderanno molto dalla capacità di gestione, di dare stabile risposta alle esigenze degli operatori e degli utenti e di superare le problematiche della “transizione”.

E' chiaro che sono sempre poco accettati i vincoli alla liberalizzazione dei servizi, però vorrei che tutti fossimo capaci di considerare che vincoli ne esistono obiettivamente. Ad esempio, vi è il vincolo occupazionale: credo non si possa contestare che i regimi di monopolio provocano una esuberanza di occupazione, al contrario di un regime di liberalizzazione; è un fenomeno delicato che in altre realtà è stato regolamentato attraverso i “serbatoi di assunzione”, che personalmente non ritengo siano da considerare scandalosi. Se dobbiamo parlare di liberalizzazione, ne dobbiamo parlare in senso pieno: su questo sono in disaccordo con il dottor Segala, nel senso che non ho intenzione di impedire al gestore aeroportuale, in un regime liberalizzato, di svolgere attività di assistenza o altri tipi di servizi se questi volesse svolgerli; certamente, però, in un regime di competizione con altri. Non è pensabile, quindi, che il gestore aeroportuale abbia un costo dei fattori di produzione o del fattore lavoro, che sappiamo essere preponderante, enormemente sperequato rispetto a quello dell'operatore privato.

Non considerare in modo concreto questi problemi vuol dire, di fatto, impedire la liberalizzazione. Occorre, invece, un approccio corretto e dare soluzioni concrete a questi problemi, altrimenti la liberalizzazione non si realizzerà, o comunque non lo sarà in maniera così produttiva da consentire al “sistema Italia” di essere competitivo con quelli europei in tempi vicini.

Quando dico che il gestore aeroportuale deve poter essere, in un regime liberalizzato, anche un erogatore di servizi, mi riferisco ad un contesto ben preciso. Io sono per la separazione giuridica e contabile tra le attività in monopolio legale e quelle in concorrenza, o potenzialmente tali; perché sono due ambiti, due realtà nettamente diverse e perché, vedremo, questo favorirà il processo di privatizzazione, nel senso che i due ambiti hanno diversi *targets* di privatizzazione. Aggiungo che i servizi di assistenza liberalizzati potranno consentire una delle forme più mo-

derne di aggregazione di affari fra le imprese operanti negli aeroporti, per sfruttare al meglio la loro capacità di creare volumi di traffico e, quindi, sinergie.

Con riguardo a quanto diceva il professor Romanelli sull'Alitalia, questa svolge oltre il 75% del traffico nazionale ed internazionale sull'Italia; inoltre, rappresenta la Società "Aeroporti di Roma", ma abbiamo partecipazioni aeroportuali in molte altre strutture e abbiamo assunto un compito quasi di surroga di quello che doveva essere un obiettivo forse più pubblico che privato, svolgendolo però per crescere come compagnia. L'Antitrust ha affermato che nello svolgimento dei servizi di assistenza l'Alitalia ha avuto preferenze rispetto ad altri vettori, ma questa asserzione è suonata per me come una beffa, perché se il servizio fosse stato liberalizzato, i volumi e la quota di mercato di "Aeroporti di Roma" non avrebbero consentito di poter avere dal nostro fornitore un rapporto certamente molto più conveniente di quello che "Aeroporti di Roma" ci ha concesso. Abbiamo la stessa dominanza, giusta, sul mercato italiano di quelle che altri vettori hanno sui rispettivi mercati nazionali e devo sottolineare che la mancanza di liberalizzazione dei servizi aeroportuali ha impedito di poterla utilizzare fino in fondo, in maniera più conveniente e, naturalmente, trasparente.

Riprendendo il tema della separazione tra le attività in monopolio legale e quelle in concorrenza: occorre fare un cenno al tema dell'*Authority*. Mi sono interessato a questo più per aspetti legati alla legge n. 146, ossia alla necessità di comporre, prevenire, regolamentare il diritto di sciopero nel settore aeroportuale, che per un'attività indirizzata direttamente alla gestione o al *business*. Era qualcosa di molto difficile e complesso, probabilmente anche mal impostato; oggi, la nuova impostazione che la stessa Autorità Garante, ma anche le forze parlamentari e il Governo e, soprattutto, gli interventi collegati alla "finanziaria" stanno dando alla problematica, è, certamente, più convincente ed ha un esempio illustre e già realizzato, che è quello delle *Authorities* inglesi di settore, ossia che controllano i vari settori dei servizi di pubblica utilità. Vi è la separazione tra il controllore

ed il gestore, ma anche tra questi e il pianificatore: tre soggetti diversi che non si sovrappongono l'uno sull'altro.

Credo, quindi, che la connotazione di società per azioni debba essere lasciata al gestore aeroportuale che si orienta alla gestione delle infrastrutture dandole un senso ampio, perché abbiamo visto che questa è una formula "vincente". Lo stesso professor Romanelli ricordava il caso della *British Airport Authority*, che, compresi quelli londinesi, gestisce sette aeroporti in Inghilterra e uno negli Stati Uniti d'America e che è una società anonima che ha dato al fenomeno della gestione delle infrastrutture una connotazione piena ed ampia, nel senso che l'elemento "valorizzatore" delle infrastrutture, dal punto di vista commerciale, è il fatto di poterle gestire con fine di lucro. Sappiamo l'importanza della polifunzionalità da garantire alle costosissime infrastrutture aeroportuali e il poterle gestire come società anonima, e questo scopo ha certamente dato alla gestione delle stesse un costo di utilizzo conveniente.

In linea generale, siamo per la revisione degli assetti regolamentativi; vogliamo che la natura e la competenza degli organi preposti alla regolamentazione siano interamente ridisegnate. Apprezziamo molto la figura dell'*Authority* che gli interventi collegati alla "finanziaria" avevano indicato, dando delega al Governo per realizzarla, ma staremo molto attenti al momento della individuazione delle modalità e degli strumenti di controllo, perché certamente questo è importante. Sul cammino della liberalizzazione e della connessa, importante privatizzazione si pone, comunque, un problema non da poco, quello della durata delle concessioni, che l'ingegner Raimondi ha indicato e che a me preme molto riprendere, perché assilla molto i gestori aeroportuali e che, a ricaduta, ha degli effetti rilevanti sugli stessi vettori. La durata delle concessioni deve poter consentire l'ammortamento degli elevatissimi investimenti infrastrutturali, e su questo aspetto l'Autorità Garante ha sempre oscillato tra due principi sacrosanti: uno è quello di fare in modo che al regime di concessione si possa accedere con pari opportunità per qualsiasi soggetto giuridico - si parla di *public tender*, cioè di ga-

ra che sia la base dell'affidamento in concessione e che preveda un ritorno economico per l'autorità concedente o per l'utenza per le migliori condizioni prestate - e l'altro è quello della stabilizzazione dei soggetti concessionari, del rafforzamento degli stessi attraverso la pianificazione di un loro equilibrio economico e gestionale più fondato. Personalmente, sono più preoccupato del secondo principio, perché la strada che, a livello di gestioni aeroportuali, ci separa dai soggetti europei di maggiore successo è ancora lunga; oggi bisogna rafforzare e consolidare i nuovi gestori, piuttosto che fare l'ulteriore passo, che sarà bene rimandare a quando il mercato si sarà consolidato e sarà divenuto più importante. Del resto, l'attivazione di un fenomeno di divisione delle attività svolte in monopolio legale da quelle svolte in regime di libera concorrenza favorirà molto l'affidamento delle concessioni e, successivamente, della privatizzazione delle stesse.

Un breve cenno merita il discorso della valorizzazione commerciale delle infrastrutture. E' un tema che vede tutti d'accordo, a tal punto che bisogna riconsiderare l'assetto economico degli aeroporti. L'ingegner Raimondi considerava tra i ricavi aeronautici non solo i *charges*, ma anche le tariffe di *handling*; io escluderei queste ultime perché, qualora orientate verso un fenomeno di liberalizzazione, devono diventare un ricavo commerciale per gli aeroporti che, in grandissima misura, come avviene per chi ha portato avanti questo fenomeno di liberalizzazione, non perverranno più in modo diretto, ma attraverso *royalties*.

E' necessario un nuovo modello gestionale degli aeroporti e questo nostro obiettivo non nasce oggi, ma era il primario obiettivo che il CIPET si era prefisso nel settore e che faceva parte dei suoi progetti prioritari; purtroppo, con la legge n. 537/1993 il CIPET è stato soppresso. Speriamo che sul nuovo modello gestionale degli aeroporti, che poi comprende un po' tutti i fattori, sia di ricavo che di costo, e dunque la riconsiderazione e il ridisegno dell'impresa, ci sia la possibilità di un confronto nuovo e di uno studio approfondito, perché ne sentiamo estremamente

l'esigenza: diventerà la base delle gestioni aeroportuali del futuro.

Si è detto della distinzione tra gestione, controllo e pianificazione. Quest'ultima, nel settore aeroportuale, segnatamente in Italia si è persa nel tempo; al Piano Nazionale dei Trasporti del 1985-86 è seguito un primo aggiornamento, e il secondo non è mai andato in porto per la soppressione del CIPET. La pianificazione dello sviluppo infrastrutturale soffre moltissimo, rendendo un grave pregiudizio all'attività degli operatori del trasporto aereo; allora, abbiamo infrastrutture aeroportuali dove il traffico è scarso o ridotto, non abbiamo infrastrutture aeroportuali dove il traffico lo richiederebbe, si registrano disparità di stanziamenti e di risorse, risorse, per altro verso, concesse "a pioggia" senza una preventiva selezione strategica degli operatori, e fenomeni altamente preoccupanti. Ricordo, tra questi, la situazione del Nord Italia, dove si ha circa il 70% del traffico aereo nazionale e risiede oltre il 35% della popolazione, che è senza una infrastruttura aeroportuale veramente in grado di competere con i grandi aeroporti del Centro/Nord Europa. Mi riferisco all'aeroporto di Malpensa, il cui progetto trentennale non riesce a realizzarsi anche se, da ultimo, sembra stia nascendo qualche aspettativa più concreta, pure perché è stato inserito dal *Christoffersen Group* dell'Unione Europea nell'ambito dei progetti prioritari di *Trans European Transportation Network*.

Ricorderete che il *gap* infrastrutturale del Nord Italia aveva determinato l'esclusione degli aeroporti locali dai primi "pacchetti" della liberalizzazione per un periodo di cinque anni; i cinque anni sono passati, i pacchetti sono entrati in vigore e resta solo lo *stand alone cabotage*, che entrerà in funzione il primo aprile 1997, ma il *gap* infrastrutturale è rimasto invariato. Poi vi sono aeroporti con un traffico di un milione e mezzo circa di passeggeri che hanno capacità ricettive superiori, certamente, ai cinque, sei milioni di passeggeri - mi riferisco, ad esempio, all'aeroporto di Torino - ed aeroporti come quello di Catania, prossimo ai due milioni di passeggeri, che hanno aerostazioni estremamente marginali e servizi con coefficienti di qualità

IATA da Terzo Mondo. Tutto ciò non può continuare, ma senza un'ordinata pianificazione del settore tutto diventa più complesso e si rischia di perdere il "treno della competizione" con gli altri sistemi.

Concludendo, concordo con il dottor Segala per quanto riguarda l'avversione alla locuzione *versus* inserita nel tema dell'Incontro: dobbiamo lavorare insieme, sia indirizzandoci verso *partnership* con coloro che in regime liberalizzato erogheranno i servizi aeroportuali, sia attraverso ampie forme di concertazione con chi avrà la responsabilità della gestione, dello sviluppo e del coordinamento delle infrastrutture e delle attività in aeroporto, in generale.

GUSTAVO ROMANELLI

(c.s.)

Ringrazio il dottor Conforti dell'intervento ampio ed organico svolto a nome dell'Alitalia, che rimane il maggiore vettore nazionale ed a cui non si può non riconoscere che è stato il primo a rivendicare il diritto dei vettori aerei ad operare il *self-handling* in occasione della famosa vertenza *Alitalia/SEA*; in un certo senso la posizione dell'Autorità Garante e quella dell'Unione Europea riconoscono oggi l'esattezza della posizione assunta in quella vertenza dall'Alitalia. Esattamente vengono sottolineate la necessità di una precisa regolamentazione, l'esigenza di una riduzione dell'intervento statale, l'opportunità della separazione giuridica e contabile tra i servizi aeroportuali in senso stretto ed i servizi di *handling*, che emerge anche dalla consultazione intrapresa dall'Unione Europea. Si opta, decisamente, per la esigenza di lasciare operare con carattere di imprenditorialità la gestione dell'aeroporto, sia pure "depurata" dai servizi di *handling* o con il loro svolgimento in competizione con imprese terze; e si individua nel contempo l'esigenza di una *Authority* con funzioni di controllo e con il compito di stabilire le "regole del gioco", nel cui ambito si possano muovere i vettori aerei, le imprese aeroportuali e gli imprenditori dei vari servizi.

Esattamente è stato evidenziata la necessità di una pianificazione degli investimenti per gli aeroporti; quindi, è stato ricordato a questo proposito il caso dell'aeroporto di Milano Malpensa che costituisce l'occasione per il sistema aeroportuale italiano di entrare in concorrenza con i grandi aeroporti europei. E si è sottolineato, infine, il bisogno di una cooperazione tra gestori aeroportuali e vettori che, ricordo, era stata evidenziata proprio in una delle sentenze riguardanti il caso *Alitalia/SEA*. Fu la Corte d'Appello di Roma, se non erro, ad affermare "la necessaria in-

terferenza tra l'impresa aeroportuale e l'impresa di trasporto aereo", donde la necessità di un'ampia collaborazione tra le due imprese. Certamente, non può non sottolinearsi la permanente attualità di quest'esigenza di collaborazione fra imprese che svolgono compiti che interferiscono largamente fra loro e che sono allo stesso modo intensamente interessate ad un adeguato sviluppo del traffico aereo.

ELIO FANARA

(c.s.)

Concordo con il dottor Conforti in merito al rilievo negativo per la soppressione del CIPET, che ha avuto la conseguenza ormai nota, e facilmente prevedibile, di bloccare completamente il settore dei trasporti: l'attività centrale di programmazione e di coordinamento che era propria di quest'organo è scomparsa.

Detto questo, e accettato come auspicio il rilievo dello stesso dottor Conforti sul *versus* del titolo dell'Incontro, contesto (perché fin troppo generosa!) la classificazione dell'aeroporto di Catania come aeroporto da Terzo Mondo, perché tale aeroporto non è assolutamente comparabile con le aerostrutture ben più attrezzate del Medio o dell'Estremo Oriente.

Detto questo, sarei grato ai relatori se qualcuno di loro chiarisse meglio il concetto di "bilanciamento".

All'ingegner Raimondi desidero, invece, chiedere quali siano i servizi che i gestori di aeroporti ritengono di poter liberalizzare subito e quali difficoltà - a loro avviso - vi siano nel passare alla gestione dei servizi attraverso una molteplicità di imprese, tenendo presente che i problemi occupazionali non possono servire da "schermo" alla liberalizzazione. Lo stesso problema si pose nel settore portuale, anche perché la Commissione Europea, correttamente, ha impugnato la normativa che prevedeva la riserva di manodopera, atteso che le questioni ad essa legate vanno risolte con altri mezzi. Mi chiedo pertanto perché non si debba distinguere tra la gestione delle strutture e la gestione dei servizi, come si fa ad esempio per le strade, che vengono pur costruite con fondi pubblici; sarebbe quindi utile un ente pubblico che gestisca le strutture, al contrario dei servizi che non possono essere gestiti dal soggetto pubblico: tale impostazione risolverebbe il problema della

durata della concessione, che credo sia un falso problema, almeno con riguardo alla gestione dei servizi; semmai qualche ostacolo potrebbe porsi con riferimento alla privatizzazione degli enti, non certamente con riferimento alla liberalizzazione dei servizi.

Non contesto chi ha parlato di *Authority*, concetto che conosco bene anche per mia formazione culturale, ma bisognerebbe precisarne il funzionamento sì da aver ben chiari i concetti e stabilire, se è possibile, come conciliare tale modello di *Authority* con l'ordinamento giuridico italiano.

Infine, desidero chiedere al dottor Conforti perché non ritiene compatibili le due funzioni dell'Antitrust. Quest'ultimo, se non avesse la possibilità di fare controlli e di imporre sanzioni, diventerebbe un organo di consulenza fine a se stesso. Quindi, volevo chiedere al dottor Conforti se non ritiene utile che l'Antitrust agisca, da un lato, sul versante del controllo e della sanzione relativa e, dall'altro, su quello di *input* e di consulenza al Governo. Attività - ci confermava il professor Cafagna - che viene svolta già, e con molta autonomia.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Reputo interessante riproporre ai cultori del trasporto aereo un aspetto già trattato nei giorni scorsi. È evidente la tendenza verso l'accentuazione dei fattori di concorrenzialità nell'esercizio delle attività aeroportuali; è quindi incontestabile che le società di gestione aeroportuale dovranno arrivare a sostituire le tradizionali forme di entrata prevalentemente costituite dalle tariffe di *handling* con i proventi di un più intenso svolgimento di attività commerciale. Mi sembra allora logico chiedersi come questa tendenza sia compatibile con quelle realtà aeroportuali di medio-piccole dimensioni che avranno, inevitabilmente, una maggiore difficoltà ad assecondare questa tendenza. L'aeroporto di Roma, ad esempio, è collocato in una dimensione turistica e di traffico tale che non gli sarà difficile sostituire una quota delle entrate destinate a venir meno con altri proventi di natura commerciale; ma l'aeroporto di Ancona o quello di Pescara (faccio un esempio) avranno certamente problemi maggiori in tal senso. Inoltre, bisogna tenere conto della necessità di coordinare i fini di pubblico

interesse, che, comunque, le società di gestione aeroportuali devono soddisfare, con la tendenza, peraltro giusta, dei vettori all'autoproduzione del servizio.

Abbiamo letto nel progetto di direttiva che l'Unione Europea pone una soglia di due milioni di passeggeri, ma il rappresentante di Bruxelles ci ha anche detto che c'è una fortissima ostilità, immagino da parte delle compagnie aeree, nei confronti di detta soglia; l'obiettivo è di abbassarla. La mia preoccupazione, allora, è che il *gap* tra le strutture aeroportuali del nostro paese e quelle più moderne cui faceva riferimento il dottor Conforti, andrà sempre più ad accentuarsi, perché le società di gestione aeroportuale delle aerostazioni minori avranno maggiori difficoltà a trovare le forme di autofinanziamento. Mi sembra, quindi, opportuna una riflessione su questo aspetto.

SILVIO BUSTI

(c.s.)

Mi sembra che anche per i trasporti aerei, come già si è fatto o si sta cercando di fare per i trasporti marittimi, e come si sta facendo concretamente per quelli ferroviari - non dimentichiamo il loro ottimo esempio -, si stia andando verso una distinzione tra gestione dell'infrastruttura e gestione del servizio. Distinzione che, per quanto riguarda i trasporti ferroviari, ha solo natura contabile, perché è ancora lo Stato a preoccuparsi di tutto.

Al contrario mi sembra che non debba essere così per i trasporti marittimi e, soprattutto, aerei. Ma a questo punto si pone, però, il problema di quella che dovrà essere la funzione della società aeroportuale: si dovrà limitare, questa, ad essere soltanto una società di gestione delle infrastrutture o dovrà continuare a garantire anche la gestione del servizio per tutte le compagnie aeree che non vorranno autoprodurlo, o non vorranno rivolgersi a compagnie aeree concorrenti? In particolare, desidero chiedere all'ingegner Raimondi se, nell'elaborare una previsione delle loro politiche commerciali, la società "Aeroporti di Roma" abbia già previsto come far fronte al residuale obbligo di servizio in favore delle compagnie aeree, magari svantaggiate nelle assegnazioni delle bande orarie, che, quindi, non ritenesse-

ro di accollarsi i costi della produzione del proprio servizio di *handling*.

Mi sembra indispensabile nella futura legislazione aeroportuale, che a questo punto è diventata più che necessaria ed impellente, affiancare, in capo alle compagnie aeree, al diritto di autoprodurre l'*handling*, l'obbligo di produrlo, allo stesso costo del proprio servizio di autoproduzione, anche in favore di altre compagnie richiedenti il servizio stesso: è infatti pressoché certo che vi saranno alcuni vettori che rinunceranno alla possibilità di provvedere, in proprio, al servizio in questione.

RICCARDO RAIMONDI

(c.s.)

Scusandomi per aver usato, nella mia relazione, un linguaggio forse eccessivamente "criptico", desidero subito chiarire che il bilanciamento degli aeromobili, che poi, in altri termini, viene identificato come "centraggio", è quella operazione attraverso cui si pianifica la corretta distribuzione dei carichi (il carburante, i passeggeri, i bagagli e le merci) a bordo dell'aereo, per consentire un volo in sicurezza ed economia dei consumi. Esso si traduce in un documento che viene consegnato agli operatori che provvedono al carico del "carico inerte" e in una sua copia che viene consegnata al comandante del volo che, sulla base di questa, lo gestisce poi lungo la rotta. E', questa, un'attività strettamente connessa a quella di accettazione dei passeggeri, con cui, in fondo, si acquisiscono dei carichi che vanno distribuiti lungo l'aeromobile, ed è una componente dell'attività di *handling* che, essendo strettamente connessa con quella di assistenza passeggeri, viene normalmente esercitata dallo stesso operatore. Ed è questo il motivo per cui è stata concessa in autoproduzione dagli "Aeroporti di Roma" ai vettori che ne hanno fatto richiesta e che hanno raggiunto con essi un accordo commerciale. Il bilanciamento non è molto costoso, incidendo sul costo globale dell'assistenza per l'1%.

Devo esprimere apprezzamento nei confronti del dottor Segala - quando riconosceva l'esigenza di una gradualità e regolamentazione di un processo così complesso, o quando vedeva le due entità, società aeroportuali e vettori, componenti di uno stesso sistema, con una am-

bizione comune del suo sviluppo -, per l'equilibrio ed il pragmatismo adoperati nell'affrontare questa problematica. Personalmente, ma non da solo, ho vissuto con angoscia il non breve periodo che ci ha visti contrapposti all'Antitrust e, di fatto, all'IBAR, ai nostri clienti. E' stata una contrapposizione che nessun imprenditore può permettersi di poter vivere, perché contraria alla natura dell'essere in affari, un momento che però abbiamo superato, spero definitivamente.

I servizi per i quali è ipotizzabile immediatamente, da parte nostra, l'autoproduzione (ed i vincoli che impediscono ad altri di esaudire questa richiesta dei vettori) sono essenzialmente l'assistenza passeggeri e la connessa attività di bilanciamento degli aeromobili. Per quanto riguarda, invece, le "attività di rampa", cioè quelle che si svolgono nei piazzali, i limiti sono essenzialmente legati a diversi aspetti. Il primo è quello delle infrastrutture. Con riguardo all'aero-porto di Fiumicino, stiamo vivendo una fase di stravolgimento violento delle infrastrutture aeroportuali: coesistono cantieri ed attività operative, e pensare di allargare in maniera indiscriminata a tanti operatori l'accesso ad attività di autoproduzione renderebbe il tutto ingestibile. Devo ricordare, a questo proposito, che "Aeroporti di Roma" è stata istituita con una legge dello Stato per mettere ordine, pur se in maniera esasperata, tant'è che si è passati dal caos al monopolio, ad una situazione assolutamente ingestibile di decine e decine di operatori che agivano senza controllo. Quindi, ribadisco, quando parliamo di attività di rampa, il primo limite è quello delle infrastrutture, ossia della loro capacità di assorbire la molteplicità degli operatori. Altri limiti sono la celerità di coordinamento e la necessità di garantire livelli di sicurezza adeguati alle attività a rischio, quali quelle che attengono alla movimentazione intorno agli aeromobili.

Certamente, e rispondo al professor Silingardi, non tutti gli aeroporti hanno la dimensione ed il potenziale di sfruttamento delle attività commerciali che, invece, hanno quelli di Fiumicino o di Linate, ma credo che il discorso vada ricondotto, in termini generali, all'aspetto essenziale dell'equilibrio economico della gestione. Gli aeroporti, in quanto imprese, devono raggiungere e mantenere un equilibrio economico della loro attività di gestione attraverso l'insieme delle fonti di provento, i diritti aeronautici - che comunque vanno al gestore aeroportuale - e le altre attività di tipo aeronautico e para-aeronautico. Il dottor Conforti era propenso a considerare i proventi da *handling* come derivanti da attività di tipo commerciale e a questi vanno aggiunti quegli altri dati dalla gestione di bar, ristoranti, parcheggi, negozi,

ecc. Il potenziale di Ancona-Falconara non è quello di Fiumicino, ma nemmeno le esigenze ed i costi sono pari a quelli dell'aeroporto romano. In tutto ciò, gli operatori chiamati a contribuire devono, naturalmente, trovare un equilibrio economico.

Sono convinto che un operatore che effettua un solo volo giornaliero è, probabilmente, meno incentivato di chi ha una "massa critica" di attività più significativa, a svolgere in proprio attività di autoproduzione: avrebbe difficoltà a distribuire il costo del personale e delle strutture su una attività così modesta. Da questo punto di vista, l'equilibrio si raggiunge in un regime di trasparenza, chiarezza e lealtà dei rapporti.

Con riferimento alla eventualità se, in un regime in cui vi sono società aventi il diritto di autoprodurre servizi di *handling*, comunque il gestore debba avere l'obbligo di garantire questi servizi a coloro i quali non vogliono gestirli in proprio, né farli gestire da consorelle, credo che nei compiti del gestore aeroportuale vi siano, innanzitutto, quelli di sviluppare le infrastrutture, di mantenerle, di garantire i servizi, attraverso diverse forme, che sono: l'autoproduzione, la fornitura diretta del gestore attraverso la sua società o società controllate o operatori terzi. Ritengo che debba essere un obbligo del gestore il garantire, anche a chi non volesse ricorrere all'autoproduzione, né a società aeree consorelle, i servizi di assistenza.

Una ultima puntualizzazione desidero fare sul rapporto di tipo azionario tra "Aeroporti di Roma" e Alitalia, che viene visto spesso in modo critico.

Mi corre l'obbligo di ricordare, ma lo faccio molto volentieri, che il cambiamento dell'aeroporto di Fiumicino è coinciso con l'acquisizione da parte dell'Alitalia del controllo azionario e gestionale della società. Questo aeroporto ha avuto storia e vicissitudini negative, la società "Aeroporti di Roma" ha avuto vicissitudini parimenti negative sia con riferimento alla qualità dei servizi resi che alla gestione economica e finanziaria dell'impresa nei suoi primi dieci anni di vita. L'acquisizione da parte della prima del controllo azionario e della gestione ha coinciso con l'inizio della trasformazione di Fiumicino: voi tutti siete in condizione di valutare cosa è Fiumicino oggi e cosa era nel periodo 1973-1983.

Detto questo, non c'è dubbio che i rapporti tra l'Alitalia e gli "Aeroporti di Roma" debbano essere improntati all'assoluta chiarezza, nel senso che va distinto nel modo più rigido il ruolo di azionista di Alitalia da quello di "cliente", pur tenendo conto che è il maggior

cliente, quello che incide nella misura del 60-70% sulla nostra attività e sui nostri proventi. Ne deriva che, riportati tali rapporti in quest'ambito di chiarezza, tutte le altre considerazioni perdono di rilievo.

UGO SEGALA

(c.s.)

Con riguardo alla domanda posta dal professor Silingardi, ritengo si debba fare chiarezza sulla necessità di rendere un servizio pubblico presso certi aeroporti minori, dove inevitabilmente non vi sono altre risorse al di fuori dei diritti aeroportuali. Se si tratta di "servizio pubblico", quindi di una scelta precisa delle amministrazioni locali o, comunque, del ritenere necessario mantenerlo, è chiaro che le amministrazioni locali dovranno intervenire per garantire questo servizio. Analogamente, in altri aeroporti dove è più interessante il discorso dello sviluppo turistico e, quindi, si possono avere, occasionalmente o a livello stagionale, certi flussi di traffico, è sempre una scelta delle amministrazioni locali quella di sviluppare un indotto legato alle attività turistiche che, poi, avvantaggiano tutta la comunità di quel territorio. In tale ipotesi non vi è dubbio che sia necessario incentivare le attività su quell'aeroporto; ma le tariffe non dovrebbero gravare sui vettori che vi operano, bensì sulle amministrazioni locali, essendo queste ultime a voler sviluppare dette attività.

Sulla necessità di garantire, comunque, il servizio di assistenza, che rilevava il professor Busti, desidero citare ancora l'aeroporto di Amsterdam, dove il gestore aeroportuale non offre alcun servizio in maniera diretta, ma è un vero coordinatore, un *super partes*. Riteniamo che se il gestore aeroportuale dovesse fornire dei servizi, si avrebbe il controllore che controlla se stesso e, sotto certi aspetti, si creerebbero determinati conflitti e problematiche. In quell'aeroporto vi sono quattro società di assistenza aeroportuale che hanno accesso a tutte le infrastrutture dello stesso, quattro società indipendenti che fanno solo servizio di assistenza in aeroporto: credo che ciò permetta o dia la possibilità a tutti i vettori di avere un'ampia scelta di servizi, di qualità e, soprattutto, di adeguamento alle proprie esigenze. Questo

consente di garantire il servizio a chi non vuole rivolgersi a consorelle per motivi di concorrenza o altro.

LEOPOLDO CONFORTI

(c.s.)

Sono lieto che anche il professor Fanara avverte l'esigenza di un organo di pianificazione del settore quale era il CIPET, pur con i limiti che lo hanno contraddistinto, e riconosco che il *versus* del titolo del Convegno è stato scelto per rinsaldare, utilizzando questa sede, i rapporti tra gli operatori del trasporto aereo. A questo proposito, sono grato al dottor Segala che li ha sottolineati: ritengo che siano un qualcosa che avvicina le compagnie aeree e queste ai gestori aeroportuali.

Si è detto dell'aeroporto di Catania. E' un aeroporto che, infrastrutturalmente, è del tutto inefficiente, ma che merita maggiore attenzione, come quello di Palermo o altri: lo dimostra con il traffico che sviluppa e con quello che, maggiormente, potrebbe sviluppare. Spero, quindi, al di là delle parole, di poter fare qualcosa di concreto in suo favore.

Sui problemi occupazionali vorrei essere chiaro. Si sono avute molte crisi di settore, determinate da esitazioni e da reimpostazioni che il mercato richiedeva, ecc. Abbiamo constatato che in molte crisi l'esuberanza occupazionale è stata trattata con particolare attenzione, e sento l'esigenza di precisare due cose. La prima è di non determinare nei processi di liberalizzazione una crisi sociale, perché certamente li rallenterebbe e, se si ha a cuore detti processi, occorre tener presente questo problema. La seconda è che non vanno create discriminazioni fra gli operatori che volessero "approcciare" il mercato della erogazione dei servizi aeroportuali: ci deve essere parità di condizioni. Per sfuggire a qualsiasi equivoco voglio essere chiaro con un esempio. Saprete che il *catering*, come tutti i servizi, ha nel fattore lavoro uno dei costi predominanti; bene, i gestori aeroportuali sono legati ad un contratto collettivo nazionale di lavoro, quello della gente dell'aria, certamente oneroso e i gestori di *catering* indipendenti adottano contratti - fra cui quello della FILIA, cioè degli alimentaristi, e quello del FIPE, l'Associazione Italiana Pubblici Esercenti - che sono mediamente più vantaggiosi del 40% dei primi: discriminazioni del

genere non possono esistere. Occorre trovare delle soluzioni, e ritengo che si debbano trovare le aperture adatte a garantire a tutti le medesime opportunità.

La distinzione che vorrebbe la gestione degli aeroporti e dei porti, di competenza del pubblico, e i servizi di competenza del privato mi trova molto d'accordo per un verso, ma un po' meno per un altro. Continuo ad insistere che la gestione di tutte le infrastrutture deve essere svolta in regime imprenditoriale e che la società per azioni, che dell'impresa è la formula organizzativa migliore, è lo strumento adatto, però c'è un problema molto delicato posto dalla legge finanziaria del 1993, determinato dai tagli indiscriminati che ha effettuato. Ho detto prima che gli investimenti per le infrastrutture aeroportuali sono elevati a tal punto da essere ritenuti "irrecuperabili" dal punto di vista dell'ammortamento: il costo di utilizzazione non può pagarli. Ma investimenti irrecoverabili non possono essere finanziati dalle imprese, o per lo meno esclusivamente da esse: non c'è settore di trasporto o di altro tipo con una situazione del genere che, nel mondo, addossi solo alle imprese ed agli operatori di pagare investimenti del genere. La legge finanziaria ha tagliato, in questo settore, le spese per investimenti dello Stato per preservare le spese correnti, che sono quelle della Pubblica Amministrazione deputata alla regolamentazione ed al controllo. In sede di piano quinquennale degli aeroporti, a suo tempo, si era fatta l'ipotesi, che va certamente discussa, di addebitare allo Stato il 60% e al gestore aeroportuale, e per suo tramite agli operatori, il restante 40%: se ne può parlare, ma non è ammissibile che investimenti di migliaia di miliardi di lire possano cadere sulle spalle degli operatori, perché irrecoverabili per definizione (si pensi a quelli per la telefonia o a quelli nel comparto ferroviario). A questo scopo, e spero che tutti siate d'accordo, mi corre l'obbligo di richiamare l'attenzione a non creare discriminazioni tra le modalità, perché non è pensabile che quella ferroviaria abbia gli investimenti interamente pagati dallo Stato e l'80% della gestione a carico del bilancio pubblico, mentre la modalità aerea viva una situazione di totale indipendenza ed autonomia. Questo porterebbe ad un "disassetto" del sistema dei trasporti nell'ambito di un sistema più generale.

Sulla durata delle concessioni, vi è da premettere che al momento vi è una sorta di attesa su quale sarà il rapporto convenzionale con l'ENEL o con chi seguirà ad esso; vi è il precedente della concessione di settanta anni con le "Ferrovie dello Stato", ma non è visto bene dall'Antitrust. Il problema della durata delle concessioni e della liber-

tà di accesso degli operatori, degli imprenditori, al regime concessorio, all'attività protetta da riserva di concessione, è un tema importante: si può anche pensare di predisporre innanzi tutto il sistema, ma certamente dovremo affrontarlo.

Con riguardo alla questione dell'*Authority*, a cosa si debba intendere con questa "etichetta", ci riferiamo al fenomeno di enti che hanno una "indipendenza garantita". Cosa intendiamo con questa espressione? Vuol dire un ente che abbia una indipendenza politica ben chiara, una professionalità accertata e documentata in coloro che lo gestiscono ed una autonomia economica. Queste sono le tre caratteristiche che abbiamo conferito alla nascita delle autorità di regolamentazione, e bene fa il professor Fanara ad invitarci a sostituire il termine *Authority*, che nella *common law* ha tutt'altre funzioni e indicazioni, con quello di "autorità".

Un altro tema delicato è quello della compatibilità Antitrust tra studi e sanzione. Ho sempre rivolto una censura agli amici dell'Antitrust: il sistema aeroportuale non è stato voluto dagli aeroporti; la legge n. 755 è una legge estremamente dettagliata che dà indicazioni molte precise e non c'è stata attività aeroportuale che non è stata regolamentata, nel senso pieno della parola, dall'autorità concedente. Allora, mettere sotto accusa l'operatore, il concessionario e non il legislatore non mi sembra corretto. Occorreva, certamente, indicare prima al legislatore la necessaria modifica delle regole e poi, intervenuta questa, richiamare i soggetti a rispettarla nel principio della libertà di concorrenza. Quello che criticiamo, e che abbiamo censurato, è che l'Autorità ha sanzionato un operatore che eseguiva una attività esclusivamente su indicazione dell'autorità concedente. Che poi l'indicazione dell'autorità concedente, nell'ambito di una congerie normativa estremamente frammentata e contraddittoria, fosse sottoposta a norme di carattere decisamente contrario, quali quelle della legge n. 287 o del Trattato di Roma, esulava dalla responsabilità del gestore aeroportuale.

Vi è il problema, inoltre, della sorte dei piccoli aeroporti, con riguardo alla crescente rilevanza delle attività commerciali, e vorrei ribadire uno "slogan" che ripeto da anni: l'Italia è il paese che ha cento piste e quasi nessun aeroporto. Voglio dire che ha avuto uno sviluppo degli scali estremamente ampio: abbiamo aeroporti in qualsiasi luogo, ma pochi veri aeroporti. Certamente, allora, occorre dare al traffico aereo la giusta dimensione e a ciascuna modalità il suo ruolo. E' chiaro che al di sotto dei 500 chilometri il traffico aereo ha poco significa-

to e va sostituito dalla modalità ferroviaria, forse più convenientemente, o gommata; è inutile creare in una stessa regione più aeroporti a distanza di poche centinaia di chilometri l'uno dall'altro, ma bisogna creare pochi scali, serviti in questo tipo di raggio, che abbiano un ruolo ben preciso e, soprattutto, occorre creare i "poli aeroportuali regionali", perché viviamo la strana situazione in cui regioni piccole, come ad esempio la Calabria, hanno più di un aeroporto, con tutto quello che ne segue in termini di consigli di amministrazione, costi indiretti e quant'altro, a scapito dell'efficienza e dell'economicità delle gestioni.

Pertanto, chi vuole un aeroporto che non è autosufficiente lo deve pagare, e lo può fare in due modi. Uno, molto moderno e, secondo me, giusto, è quello della flessibilità. Avere un aeroporto nel quale vi è un volo al giorno, certamente, non può consentire una occupazione stabile a tempi *standard* delle risorse lavorative; se lo si vuole, lo si può volere per un periodo di tempo determinato, che può essere "orario" durante la giornata o di "picco", come la stagione estiva, durante tutto l'anno. In secondo luogo, l'aeroporto deve essere pagato dalla comunità che ne usufruisce. Ciò deve essere tenuto a mente se non si vuole che i cosiddetti "oneri impropri" degli anni Ottanta continuino a sopravvivere in altri modi. Non credo, peraltro, che così aumenterà il *gap* infrastrutturale, anzi potrà ridursi perché riusciremo a concentrare le risorse laddove gli aeroporti dovranno essere.

Il professor Busti parlava della separazione fra la gestione delle infrastrutture e quella dei servizi, delle funzioni delle società aeroportuali e dell'obbligo dei servizi *air-side*. E' chiaro che se dovrà essere garantita la prestazione di questi servizi, dovrà esserci la separazione, per cui il "sub-concessionario" dovrà assicurare non solo i servizi "di picco", ma anche i servizi di base, all'interno di un pacchetto complessivo.

Desidero, infine, ricordare che quando Alitalia è entrata negli "Aeroporti di Roma" questi erano in perdita; in questi ultimi anni hanno, invece, registrato sempre degli utili, ma, soprattutto, circa mille miliardi di lire di investimenti autofinanziati. Oggi, "Aeroporti di Roma" è l'unico scalo italiano che ha un sistema infrastrutturale comparabile con quello dei maggiori scali del mondo, è quarto o quinto come volume di traffico a livello europeo, ed è il primo aeroporto che si è aperto alla liberalizzazione dei servizi aeroportuali.

GUSTAVO ROMANELLI

(c.s.)

Desidero ringraziare quanti sono intervenuti oggi, per l'estremo interesse dei loro contributi, che, pur nella differenza di opinioni e di posizioni, appaiono tutti indirizzati al raggiungimento di uno sviluppo idoneo ed adeguato del sistema aeroportuale, al conseguimento di livelli di qualità e di competitività, così come ci auguriamo che si realizzi la migliore cooperazione tra tutti gli operatori interessati allo sviluppo del traffico aereo.

Ringrazio, inoltre, i relatori per aver consentito ai partecipanti al dottorato di ricerca di immergersi nella problematica dei sistemi aeroportuali e di tutto quanto è ad essi correlato. Vorrei ancora una volta sottolineare la felice scelta del tema di questo Incontro, perché trovo che questo sia stato - e ne va dato merito al professor Fanara - uno di quei temi che più meritano di essere oggi affrontati. Viviamo, infatti, una realtà in trasformazione, sia con riguardo ai porti che con riguardo agli aeroporti, ma l'introduzione dei principi di concorrenza nella gestione delle infrastrutture del trasporto marittimo e del trasporto aereo, pur indispensabile, crea un ampio complesso di problemi, anche con rilevanti risvolti sociali, che sono stati richiamati. Sono problemi aperti, e penso che sia stato bene esserne ampiamente informati anche per farne oggetto di adeguata riflessione.

INDICE

Domenica, 4 settembre 1994

*Presiede: Elio FANARA, ordinario di Diritto della Navigazione
nell'Università di Messina e coordinato-
re del Corso di Dottorato di ricerca in
Diritto della Navigazione e dei Trasporti*

Elio FANARA, c.s.

Presentazione dell'Incontro Pag. 5

RELAZIONI

Mauro CASANOVA, *ordinario di Diritto della Navigazione
nell'Università di Genova*

*Inquadramento del tema: la normativa italiana sino
agli anni '80 e le procedure amministrative tradizio-
nali per i servizi portuali.* “ 13

Luciano CAFAGNA, *presidente reggente dell'Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

*La posizione e gli interventi dell'Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato, con riferimento ai
servizi nei porti e negli aeroporti italiani.* “ 21

DIBATTITO

Sergio M. CARBONE, <i>ordinario di Diritto Internazionale nell'Università di Genova</i>	Pag. 51
Silvio BUSTI, <i>associato di Diritto dei Trasporti nell'Università di Trento</i>	“ 53
Bruno FRANCHI, <i>cultore di Diritto della Navigazione nell'Università di Modena</i>	“ 55
Guido CAMARDA, <i>associato di Diritto della Navigazione nell'Università di Palermo</i>	“ 55
Alfredo ANTONINI, <i>associato di Diritto della Navigazione nell'Università di Modena</i>	“ 57
Mauro CASANOVA, <i>c.s.</i>	“ 59
Luciano CAFAGNA, <i>c.s.</i>	“ 60

Lunedì, 5 settembre 1994

*Presiede: Gabriele SILINGARDI, ordinario di Diritto della
Navigazione nell'Università
di Modena*

RELAZIONI

Jean-Luc ANNAERT, <i>Commission Européenne - Direction générale des Transports</i> <i>L'état actuel de la politique de libéralisation des ser- vices portuaires et aéroportuaires.</i>	Pag. 71
Sergio M. CARBONE, <i>c.s.</i> <i>La disciplina dei servizi tecnico-nautici e delle ope- razioni portuali ed il diritto comunitario.</i>	“ 87

DIBATTITO

Leopoldo TULLIO, <i>ordinario di Diritto della Navigazione nell'Uni- versità di Roma</i>	“ 133
Pietro GIRARDI, <i>responsabile Studi normativa Alitalia - Roma</i>	“ 134
Guido CAMARDA, <i>c.s.</i>	“ 135
Sergio M. CARBONE, <i>c.s.</i>	“ 136
Alfredo ANTONINI, <i>c.s.</i>	“ 140
Vincenzo COTRONEO, <i>laureando in Giurisprudenza nell'Univer- sità di Messina</i>	“ 142
Jean-Luc ANNAERT, <i>c.s.</i>	“ 143
Sergio M. CARBONE, <i>c.s.</i>	“ 145

Martedì, 6 settembre 1994

La liberalizzazione nei porti

Presiede: Guido DE VITA, *ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Napoli*

RELAZIONI

Antonio D'AMICO, *presidente della Confederazione Italiana Armatori - Roma*
La posizione degli utenti. Pag. 155

DIBATTITO

Gustavo ROMANELLI, *ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Roma* “ 167

Antonio D'AMICO, *c.s.* “ 169

Giuseppe VERMIGLIO, *ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Messina* “ 170

Antonio D'AMICO, *c.s.* “ 171

Guido CAMARDA, *c.s.* “ 172

Gabriele SILINGARDI, *c.s.* “ 174

Antonio D'AMICO, *c.s.* “ 176

Elio FANARA, *c.s.* “ 178

Antonio D'AMICO, *c.s.* “ 178

Mercoledì, 7 settembre 1995

La liberalizzazione negli aeroporti

Presiede: Gustavo ROMANELLI, c.s.

RELAZIONI

Riccardo RAIMONDI, *direttore Manutenzione e servizi della Società Aeroporti di Roma*

La posizione tradizionale dei gestori degli aeroporti. Pag. 187

Ugo SEGALA, *presidente dell'IBAR - Roma*

La liberalizzazione richiesta dalle compagnie aeree e dagli utenti. “ 197

Leopoldo CONFORTI, *responsabile delle Strategie aeroportuali e sviluppo dell'Alitalia - Roma*

La liberalizzazione richiesta dalle compagnie aeree e dagli utenti. “ 205

DIBATTITO

Elio FANARA, c.s. “ 217

Gabriele SILINGARDI, c.s. “ 218

Silvio BUSTI, c.s. “ 219

Riccardo RAIMONDI, c.s. “ 220

Ugo SEGALA, <i>c.s.</i>	Pag.	223
Leopoldo CONFORTI, <i>c.s.</i>	“	224
<i>I N D I C E</i>	“	229

*Composto e impaginato a cura del CUST
(Centro Universitario di Studi sui Trasporti)
di Messina*

Stampato dall'Officina Grafica S.r.l.
di Villa S. Giovanni (RC)
nel giugno 1995

